VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 359)
z dnia 11 czerwca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 359)

11 czerwca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Józefa Rackiego (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3369).

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Cezary Łuczywek** przewodniczący Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich, **Henryk Lewandowski** specjalista w Biurze Infrastruktury Specjalnej Ministerstwa Obrony Narodowej, **Włodzimierz Ring** wiceprezes Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych, **Krzysztof Michtal** zastępca dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni, **Stefan Heinrich** przedstawiciel Polskiego Związku Żeglarskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Marcin Mykietyński**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, która w dniu dzisiejszym będzie rozpatrywać sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o projekcie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw.

W posiedzeniu stronę rządową reprezentuje pani minister Dorota Pyć. Witam panią minister wraz ze współpracownikami.

Rozpatrzenie sprawozdania poprzedzimy wystąpieniem przewodniczącego podkomisji pana posła Arkadiusza Litwińskiego, który zreferuje nam dotychczasową pracę. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Szanowni państwo, podkomisja zbierała się trzykrotnie w dniach 25, 26 i 27 maja b.r. Przeprowadziliśmy pracę zgodnie z regulaminem Sejmu. Zdecydowana większość poprawek, które w czasie dwóch ostatnich posiedzeń były omówione, sformułowane i przyjęte, miały charakter redakcyjno-legislacyjny. Jedynie dwie poprawki były o charakterze merytorycznym. Ogółem było 57 poprawek. Nie wypaczają one treści merytorycznej projektu przedłożonego przez Radę Ministrów.

W imieniu podkomisji proszę o przyjęcie tekstu sprawozdania, uprzedzając, że konkluzją naszych prac, których nie chcieliśmy przeciągać w nieskończoność, była chęć opracowania jeszcze jednej poprawki dotyczącej kwestii merytorycznej. Została ona państwu już rozdana. Chcieliśmy, aby pytania w sferze egzaminowania, które przeprowadzają organy państwowe, za przykładem różnych banków danych, miały charakter informacji publicznej i były ogólnie dostępne dla wszystkich zainteresowanych. Dzięki uprzejmości Biura Legislacyjnego, posłużyliśmy się mechanizmem zastosowanym w przypadku ustawy o kierujących pojazdami. W odpowiednim czasie, podczas posiedzenia dzisiejszej Komisji, będę państwu to sygnalizował.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Przystępujemy do procedowania sprawozdania. Proponuję przyjąć konwencję stosowaną podczas większości naszych posiedzeń. Będę czytał pytanie odnośnie do poprawek, a następnie zapytam o uwagi do zmian.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie słyszę. Stwierdzam, że tytuł ustawy został przyjęty.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 3? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 2 w art. 4 ust. 2? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 3 w art. 5? Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, w trakcie debaty w podkomisji, do art. 5 były zgłaszane przez stronę społeczną uwagi, w szczególności dotyczącej definicji jachtu komercyjnego. Chcę zgłosić poprawkę, aby pkt 9 otrzymał brzmienie: „jacht komercyjny – należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym używany do przewozu nie mniej niż 12 pasażerów, w ramach prowadzenia działalności polegającej na: a) odpłatnym przewozie osób, b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych, c) odpłatnym udostępnieniu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie, d) odpłatnym udostępnieniu statku obsadzanego załogą, e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku, z tym że statek odpłatnie udostępniony bez załogi nie może być używany do prowadzenia działalności, o której mowa w lit. a-d, f) każdy jacht morski o długości powyżej 24 m”. Państwo posłowie powinni posiadać treść poprawki.

Uzasadniając, chcę powiedzieć, że powyższe rozwiązania stosowane są w krajach, jak Wielka Brytania lub Francja, w których administracja morska jest bardzo rozwinięta. Jednostki o długości powyżej 24 m, przewożące do 12 pasażerów wymagają nie tylko dodatkowej wiedzy, ale również specyficznych umiejętności od załogi. W związku z tym, że mówimy o zwiększeniu bezpieczeństwa jachtów, zasadnym jest, aby łódź o długości powyżej 24 m i przewożąca do 12 pasażerów wymagała dodatkowych uprawnień. Uważamy, że należy zmienić definicję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chce zadać pytanie? Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Nie odmawiam podmiotowi, czyli Szkole Morskiej, prawa w sensie społecznym, do traktowania jej jako instytucji pozaparlamentarnej. Natomiast, w klasycznym znaczeniu tego pojęcia, przez stroną społeczną rozumiemy użytkowników jachtów, a nie podmioty, które kształcą. Chcę na to zwrócić uwagę. Propozycja dzisiaj omawianej poprawki, będzie w konsekwencji nakładała zobowiązania w zakresie kształcenia załóg. Podwyższenie i zaostrzenie rygorów kształcenia, co jest zrozumiałe, niekoniecznie musi być czymś niestosownym, zwłaszcza, że zgłasza to szkoła, która również tym się zajmuje. Jeżeli mówimy o stronie społecznej, użytkownikach jachtów, nie odnotowałem powyższych postulatów.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Proszę o komentarz przedstawicieli Biura Legislacyjnego.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Pragniemy zwrócić uwagę na wadliwie sformułowaną poprawkę. Litera f) nie nawiązuje do zdania wprowadzającego, które mówi, że: „jachtem komercyjnym będzie statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzonej działalności polegającej na”. Zdanie: „oraz każdy jacht morski o długości powyżej 24 m” jest skonstruowane w sposób wadliwy.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Rzeczywiście, w poprawce niepotrzebne jest oznaczenie litery f). Powinna być ona skreślona. Po zakończeniu wyliczania dodajemy stwierdzenie „oraz jacht morski o długości powyżej 24 m”.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Czy przedstawiciele strony rządowej chcą się wypowiedzieć w tej kwestii?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Panie przewodniczący, państwo posłowie. Nie możemy się zgodzić z zaproponowaną poprawką, ponieważ od strony merytorycznej i normatywno-prawnej nie stanowi to przedmiotu zmian do ustawy o bezpieczeństwie morskim. Zapytaliśmy 86 podmiotów publicznych i tylko jeden z nich, Szkoła Morska w Gdyni, zgłasza tę poprawkę. Jeżeli chcielibyśmy nad tym się pochylić, musimy zapytać wszystkie pozostałe podmioty o opinię.

Szanowni państwo, Szkoła Morska w Gdyni proponuje, aby definicję jachtu komercyjnego rozszerzyć o wszystkie jachty morskie o długości powyżej 24 m. Jeżeli zgodzimy się na to, doprowadzimy do kuriozalnej sytuacji, w której jachty przeznaczone do prywatnego uprawiania sportu i rekreacji będą nazwane jachtami komercyjnymi. Nie o to nam chodzi. To jest bardzo poważna sprawa. Nie możemy doprowadzić do sytuacji, że prywatny jacht powyżej 24 m automatycznie staje się komercyjnym.

Nie możemy się również zgodzić, że jeden podmiot z 86, dąży do wpisania w ustawę wszystkich jachtów morskich powyżej 24 m, jako jachtów komercyjnych, pod kątem wymagań w zakresie kwalifikacji załóg. Pojęcie jachtu komercyjnego jest szerokie. Obejmuje spełnianie wielu wymogów w zakresie nie tylko kwalifikacji, ale budowy, urządzeń i wyposarzenia. W konsekwencji, nie tylko załogi jachtu powyżej 24 m powinny podnieść swoje kwalifikacje, ale również właściciele i armatorzy musieliby zwiększyć koszty dostosowania jednostek do wymogów w zakresie urządzeń i wyposarzenia obowiązujących jachty komercyjne. Z tych względów strona rządowa nie może zgodzić się na poprawkę.

Zastępca dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni Krzysztof Michtal:

Szanowna pani minister, myślę, że argument ilościowy dotyczący liczby zgłoszonych podmiotów, jest nie na miejscu. Powinna być przeprowadzona dyskusja o charakterze merytorycznym. W uzasadnieniu było napisane, że dotyczy to każdego jachtu powyżej 24 m. Za granicą stosowane jest takie kryterium. Mogę podać przykład chociażby „Pogorii”, gdzie pan kapitan nie umie przeprowadzić akcji ratowania jachtu, a jedynie mienia i traktuje to jako ratowanie życia ludzkiego. Poza tym, to są na tyle duże jachty, że stwarzają zagrożenie dla żeglugi. Jeżeli dana osoba może pozwolić sobie na posiadanie dużej jednostki, stać ją również na specyficzne wyposarzenie i przeszkolenie. Właścicielami są ludzie bardzo bogaci, najczęściej wynajmujący załogi, albo czarterujący jacht.

Zwróciliśmy uwagę na ten aspekt, gdyż jesteśmy jedyną firmą w Polsce, która na licencji amerykańskiej kształci ludzi do obsługi jachtów komercyjnych do 200 ton i zależy nam, żeby przepisy były dobrze skonstruowane.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego, aby art. 5 pkt 9 nadać przedłożone brzmienie? (6) Kto jest przeciwny? (9) Czy ktoś wstrzymał się od głosu? (0). Stwierdzam, że poprawka została odrzucona.

Czy są jeszcze inne uwagi do zmiany nr 3 w art. 5? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 4 w art. 8? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 5 w art. 9? Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, zależy nam na skreśleniu w art. 9 ust. 3 i 4. Myślę, że nie ma potrzeby wprowadzania przepisu, który przygotowuje do wykonania audytu IMO. Te czynności należy przeprowadzać, ale ich nie zapisywać. Nie ma potrzeby określać rozporządzenia odnośnie do sposobu przygotowania administracji morskiej do audytu IMO.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł sprawozdawca.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Na ten temat również rozmawialiśmy na posiedzeniu podkomisji i uzyskaliśmy informację ze strony rządowej, że jest nie tylko niezbędne, ale również pożądane, aby omawiane zapisy znalazły się w ustawie. Proszę jeszcze panią minister o wypowiedzenie się w tej kwestii, za przyzwoleniem pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Bardzo proszę panią minister o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Panie przewodniczący, państwo posłowie. Chcę zwrócić uwagę, że to jest dla nas bardzo ważny przepis, gdyż porządkuje wiele kwestii w ustawie. Sprawa dotyczy audytów przeprowadzanych przez Międzynarodową Organizację Morską, która jest wyspecjalizowaną, bardzo ważną agendą w Organizacji Narodów Zjednoczonych. Audyt IMO przeprowadzany jest nie częściej, niż co 7 lat, poprzez tzw. ocenę efektywności działania administracji, w zakresie wdrażania obowiązujących przepisów konwencji IMO, czyli Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które zmierzają przede wszystkim do podnoszenia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza, głównie ze strony statków. Jest to najważniejszy test sprawności funkcjonowania administracji morskiej.

Pragnę zwrócić państwa uwagę, że administracja morska w rozumieniu Międzynarodowej Organizacji Morskiej, nie jest tylko i wyłącznie związana z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. Minister nie jest jedynym odpowiedzialnym za gospodarkę morską, ale także wszystkie podległe mu instytucje, jak: urzędy morskie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, również poza ministerstwem, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej podległe Ministerstwu Obrony Narodowej, Morski Oddział Straży Granicznej podległy Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej podległy Ministerstwu Środowiska. W związku z tym, że mamy rozwiniętą strukturę, wskazane jest, aby przy różnych zależnościach, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, który jest koordynatorem audytu, nie miał formalnie możliwości egzekwowania od powyżej wymienionych podmiotów, podległym innym ministrom, określonych działań w ramach przygotowań do audytu. To jest bardzo ważne, żeby wiedzieć, jak ten mechanizm funkcjonuje. Wpisanie audytów wewnętrznych do ustawy daje formalne narzędzie Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju do skoordynowania wszystkich działań. Jeżeli nie będziemy w posiadaniu narzędzia, nie będziemy mogli prowadzić audytu w sposób efektywny i skuteczny.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich Cezary Łuczywek:

Szanowni Państwo, to nie jest nowy przepis, który wprowadzamy do ustawy. On istnieje od 4 lat. Modyfikujemy jedynie jego brzmienie. Na tym polega cała zmiana.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Mam pytanie do pani minister, czy zapis, który stanowi, że poprzez audyty wewnętrzne przygotowujemy się do audytu IMO, jest właściwy? Może należałoby pozostawić jedynie stwierdzenie, iż audyty wewnętrzne, nie są przeprowadzane w celu przygotowania się do audytu międzynarodowego. Moim zdaniem nie jest to właściwe określenie. Jeżeli potrzebny jest instrument do audytów wewnętrznych, nie powinno być celem przygotowanie się do audytu zewnętrznego. Nasze audyty powinny zmierzać do zwiększania bezpieczeństwa, a nie przygotowywania się do innej kontroli.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Istnieje różnica pomiędzy językiem potocznym, a normatywnym. To jest język aktu normatywnego i jest spójny ze sposobem formułowania norm. Jest on skonstruowany w sposób bardzo wyrazisty. Pozwala uniknąć wielu różnych interpretacji przepisu. Ma on typowo techniczny i funkcjonalny charakter. Nie mam żadnych zastrzeżeń do takiego sformułowania.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję, przystępujemy do głosowania. Kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego do art. 9, polegającej na skreśleniu ust. 3 i 4? (6) Kto jest przeciwny? (12) Kto wstrzymał się od głosu? (0). Stwierdzam, że poprawka została odrzucona.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 5 w przedłożonym sprawozdaniu? Nie słyszę sprzeciwu, uznaję, że zmiana została przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 6 w art. 11? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 7 w art. 14? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 8 w art. 17? Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, treść zmiany nr 8 związana jest z potwierdzaniem świadectw uznania. Oprócz pięcioletnich okresów potwierdzających świadectwo uznania, dodatkowo wymagane jest coroczne jego potwierdzanie. Powinniśmy się zdecydować, albo mamy pięcioletnie okresy, albo coroczne. Nie wiem, czy gdziekolwiek indziej jest możliwe, aby wydawać uprawnienia na pięć lat, a w międzyczasie co roku je potwierdzać. To jest nielogiczne.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

To są bardzo techniczne normy i każdy specjalista znający się na atestach, dobrze wie, że mamy do czynienia z tzw. wyposażeniem morskim. W polskim porządku prawnym funkcjonuje ustawa o wyposażeniu morskim z odpowiednimi rozporządzeniami wykonawczymi. To są bardzo szczegółowe normy skierowane do przedsiębiorców, którzy muszą się dostosować w kwestii jakości wyposażenia morskiego.

Istnieje system, nie wynikający z prawa międzynarodowego. Potwierdzenie coroczne i odnawianie co pięć lat uznania usługi stacji atestacji wynika z prawa międzynarodowego, zgodnie z którym ważność dokumentów, jak: certyfikaty bezpieczeństwa wydawane dla statku, dokument zgodności dla armatora, świadectwo uznania dla morskiej jednostki edukacyjnej i stacji atestacji, posiadają pięcioletni okres ważności, a później muszą zostać odnowione. W międzyczasie co roku są potwierdzane. Każde odnowienie jest poprzedzone inspekcją, audytem i kontrolą, których zakres jest węższy, niż w przypadku potwierdzenia głównego. System jest tak skonstruowany, żeby odciążyć nie tylko administrację, ale również podmioty poddawane kontroli. Należy pamiętać, że mamy do czynienia z rozwiązaniem systemowym, które nie jest tylko i wyłącznie pomysłem polskiego projektodawcy, ale spełnieniem wymogów prawa międzynarodowego.

Przewodniczący PKBWM Cezary Łuczywek:

Dla potwierdzenia słów pani minister, jako kapitan statku, chcę powiedzieć, że wszystkie dokumenty, certyfikaty statkowe wystawiane są na 5 lat. Natomiast, co roku dokonywane są potwierdzenia i odnowienia. To nie jest wyłom, ale kontynuowanie tego, co istnieje w naszym ustawodawstwie.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Pan Krzysztof Michtal, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni Krzysztof Michtal:

Szanowni państwo, statek nie ma z tym nic wspólnego. Jest on poddawany specyficznej inspekcji co pięć lat, a to wymaga jego wprowadzenia do doku. Coroczne inspekcje są znacznie bardziej ograniczone. Mówimy o inspekcji stacji atestacji, a nie inspekcji statku. To jest zupełnie coś innego.

Chcę wiedzieć, w jakim akcie międzynarodowym jest napisane, że wymagana jest inspekcja pięcioletnia dla stacji atestacji.

Przewodniczący PKBWM Cezary Łuczywek:

Nie porównujemy statku do stacji atestacji. Mówimy, że system pięcioletni z potwierdzeniami rocznymi stosowany jest dla statków.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? (6) Kto jest przeciwny? (13) Kto wstrzymał się od głosu? (0). Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości głosów.

Czy są uwagi do zmiany nr 8 w art. 17? Nie słyszę. Uznaję zatem, że została ona przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 9, w której po art. 18 dodaje się art. 18a? Nie słyszę. Uznaję zatem, że zmiana została przyjęta.

Czy są uwagi do zmiany nr 10 w art. 20? Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, w przypadku zmiany nr 10, w art. 20 ust. 1a mówimy o: „typach i rodzajach statków nie objętych umowami międzynarodowymi, niepodlegających poszczególnym rodzajom inspekcji", natomiast w ust. 1b należałoby określić: „w ramach przeprowadzanych inspekcji bandery, organ inspekcyjny weryfikuje i zatwierdza plany, instrukcje, poradniki i inne dokumenty wymagane dla statku przepisem art. 86 ust. 3 ustawy lub umów międzynarodowych".

Do chwili utraty mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2005 r. w sprawie szczególnych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, dyrektorzy urzędów morskich byli zobowiązani do zatwierdzenia planów pożarowych, instrukcji i innych dokumentów wymaganych dla statków w ramach inspekcji. Uprawnienie to zostało usunięte na życzenie RCL, a zastąpione rozporządzeniem z 2015 r. Obecnie w załączniku do ustawy przewidziane są opłaty za potwierdzenie planów i innych dokumentów. Natomiast nie ma przepisów mówiących, że takie dokumenty mogą być zatwierdzane przez dyrektora. Na ten fakt zwrócił uwagę Urząd Morski w Szczecinie i uważam, że powyższa zmiana powinna być wprowadzona.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Czy pani minister chce zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Panie przewodniczący, muszę powiedzieć, że to jest dobra zmiana. Jestem bardzo usatysfakcjonowana, iż została zauważona. Dzięki niej będziemy mogli poprawić nasz akt normatywny.

Przewodniczący PKBWM Cezary Łuczywek:

Chcę wyjaśnić, że w załączniku do ustawy widnieją opłaty za zatwierdzanie planów i wydawanie dokumentów, a nie ma w ustawie przepisu, który przekazywałby uprawnienia dyrektorowi. Do niedawna było to zamieszczone w rozporządzeniu. Od pewnego czasu nasze rządowe centrum dokonuje zmian legislacyjnych, inaczej podchodzi do aktów niż dawniej. W związku z tym zapisy zostały usunięte z rozporządzenia. Mamy kłopot, gdyż możemy pobierać opłaty, ale nie ma organu, który mógłby te dokumenty wystawiać. Jest to zmiana porządkująca, a nie merytoryczna.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Proszę o komentarz przedstawicieli Biura Legislacyjnego.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, czy mogę prosić jeszcze raz o przeczytanie, gdyż nie mamy tej poprawki w wersji, jaką pan poseł przeczytał.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Oczywiści, jeszcze raz przeczytam: „1b. W ramach inspekcji państwa bandery organ inspekcyjny weryfikuje i zatwierdza plany, instrukcje, poradniki i inne dokumenty wymagane dla statku przepisem art. 86 ust. 3 ustawy lub umowami międzynarodowymi".

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Przedstawiciele Biura Legislacyjne za chwilę odniosą się do poprawki. Niestety nikt z nas nie otrzymał jej w formie wydruku.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, prosimy o upoważnienie. Trzeba przeredagować w sposób następujący: „W ramach inspekcji państwa bandery organ inspekcyjny weryfikuje i zatwierdza, plany instrukcje, poradniki i inne dokumenty wymagane dla statku, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy lub w umowach międzynarodowych".

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Słyszę, że pan poseł Kazimierz Smoliński i pani minister zgadzają się odnośnie do przedstawionej treści. Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 10 wraz z poprawką zgłoszoną przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? Nie słyszę. Stwierdzam, że zmiana nr 10 została przyjęta, razem z poprawką.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 11 w art. 22? Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 12, po art. 22 dodaje się art. 22a? Bardzo proszę.

Wiceprezes Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych Włodzimierz Ring:

Nasze stowarzyszenie ma jedno zastrzeżenie odnośnie do tej poprawki. Chcemy postulować wprowadzenie na końcu dodatkowego podpunktu, mówiącego, że „przepisów niniejszego oddziału nie stosuje się do jednostek rekreacyjnych". Rozumiemy, iż dla jednostek komercyjnych zapisy paragrafu są akceptowalne. Od 2007 r., odkąd weszły zliberalizowane przepisy dotyczące żeglugi dla jednostek do 15 metrów, możemy policzyć na palcach jednej ręki śmiertelne wypadki w żeglarstwie morskim. Natomiast żeglarzy posiadających własne jachty do 15 metrów są setki. Wprowadzenie omawianej zmiany oznacza powrót przepisów do 2007 r. Będzie to bardzo uciążliwe dla armatorów jachtowych, spowoduje ogromne problemy biurokratyczne i techniczne. Zamiast podążać w kierunku liberalizacji żeglarstwa, wprowadzamy ograniczenia, których nie ma w żadnym znanym mnie kraju typu: Szwecja, Dania, Wielka Brytania lub Niemcy. Mamy uzasadnione obawy, że wprowadzenie rygorystycznego przepisu spowoduje wzrost rejestrowania naszych jednostek pod obcymi banderami. Wówczas podlegać one będą przepisom kraju bandery i nie będą zobowiązane uzyskiwać tzw. karty bezpieczeństwa.

W 2007 r. dzięki poparciu pana ministra Rafała Wiecheckiego i pana Cezarego Grabarczyka udało się uzyskać odwrót od postkomunistycznych zapisów. W obecnej chwili z przykrością stwierdzamy, że jest to powrót poprzedniego systemu. Jeżeli państwo uchwalą tę zmianę, jesteśmy bliscy sytuacji, w której jednostka z polską załogą będzie salutować Pomnik Bohaterów Westerplatte niemiecką banderą.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Bardzo proszę, ponownie pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, chcę zgłosić poprawkę, aby do art. 18 dodać kolejny pkt 12.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Panie pośle, omawiamy teraz art. 22.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Tak, ale tam jest zapis, że: „przepisów niniejszego oddziału nie stosuje się do jachtów rekreacyjnych", aby dodać pkt 12.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Czy pan proponuje, żeby w zmianie nr 12 dodać następny ust. 5? Czy dobrze zrozumiałem?

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Można dodać w art. 18, jak również w art. 22. Wtedy pojawi się pkt 5 o powyższej treści.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Jeżeli dobrze rozumiem, pan przyjmuje poprawkę zgłoszoną przez przedstawicieli Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych i przedłoży ją do naszego Biura Legislacyjnego. Czy mam rację? Bardzo proszę panią minister o komentarz.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Myślę, że doszło do nieporozumienia. Trzeba to wyjaśnić, gdyż przepisy są bardzo dobrze skonstruowane. Kilka lat temu w Polsce przepisy stały się dużej swobodniejsze. Myślę, że to dobrze. Nie jesteśmy przeciwko liberalizacji, ale jako państwo nie możemy się zgodzić, żeby ginęli ludzie. Liczymy się z faktem, że w Polce będzie pojawiać się coraz więcej jachtów, ludzie coraz częściej będą uprawiali na morzu sporty wodne. Bardzo się

z tego cieszymy. Musimy wprowadzać normy, które pozwolą na bezpieczne uprawianie jachtingu w naszym kraju. Równocześnie będziemy dbać, poza normami, o wszelkiego rodzaju działania skierowane na podwyższenie świadomości i podejmowania decyzji.

Od kilku lat istnieje Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. Jestem zobowiązana czytać wszystkie raporty kierowane do mnie przez Komisję, żeby móc wykonywać zalecenia prewencyjne. W ostatnich dwóch latach w Polsce było kilka wypadków śmiertelnych. Nie mogę się zgodzić, aby normy, które są wprowadzane w celu poprawienia bezpieczeństwa w jachtingu, ulegały dalszej liberalizacji. Na morzu liczy się każde życie.

Poproszę panią Martę Grabowską o udzielenie dalszej odpowiedzi, a następnie przewodniczącego Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich, który bada te wypadki.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi MIiR Marta Grabowska:

Szanowni państwo, w toku prac nad rozporządzeniami wykonawczymi do ustawy o bezpieczeństwie morskim, nie mogliśmy wydać rozporządzenia dotyczącego inspekcji jachtów, ponieważ RCL uznał, że art. 20 ustawy, który mówi jakim rodzajom inspekcji podlega statek o polskiej przynależności, nie pozwala wyłączyć spod tego artykułu jachtów morskich. Nie ma ku temu podstawy. W związku z tym, w obecnie procedowanych poprawkach ustawy o bezpieczeństwie morskim wprowadziliśmy przepis, który mówi, że typy i rodzaje statków nie objętych umowami międzynarodowymi, nie podlegających różnego rodzaju inspekcjom, określają przepisy rozporządzeń wykonawczych. To daje nam podstawę do określenia w rozporządzeniu typów statków i jachtów niepodlegających inspekcjom. Nie zamierzamy zmienić dotychczasowego stanu prawnego i poddać obowiązkowi przechodzenia inspekcji statków lub jachtów morskich poniżej 15 metrów. Mam wrażenie, że zaszło tutaj nieporozumienie.

Proponowany art. 22a dotyczy instrukcji bezpieczeństwa. Jest ona środkiem alternatywnym dla jachtów, które są objęte obowiązkiem przechodzenia inspekcji, ale wolałyby ich nie przechodzić. Instrukcja bezpieczeństwa jest zmniejszeniem obciążeń administracyjnych dla armatorów jachtów.

Przewodniczący PKBWM Cezary Łuczywek:

Chcę uzupełnić wypowiedź i dodać, że intencja jest wręcz przeciwna, panie pośle. Do tej pory, zgodnie z prawem, jachty powinny podlegać inspekcji z art. 22. Nasza administracja nie prowadzi inspekcji. Dodatkowo chcemy spowodować, żeby inspekcji nie przechodzili armatorzy jachtów, którzy sami mogą opracować tzw. instrukcję bezpieczeństwa. Sytuacja wygląda dokładnie odwrotnie, niż pańskie obawy.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Pan poseł Kazimierz Smoliński chce jeszcze uzupełnić wypowiedź, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Odnoszę wrażenie, że pomimo prób zliberalizowania przepisów, nakładamy obowiązki, które nie występują w innych krajach. Podam przykład związany z egzaminami. Nasi obywatele wyjeżdżają za granicę zdobywać uprawnienia do kierowania jachtami. Znana jest turystyka chorwacka. Zdecydowanie łatwiej jest uzyskać patenty morskie w tym kraju, niż w Polsce. Podobnie sprawa wygląda z banderą. Mimo wszystko są to dodatkowe zobowiązania, które posiadają armatorzy małych jachtów rekreacyjnych. Na Zachodzie to nie występuje. Państwa posiadające większą kulturę morską, nie wprowadzają takich obostrzeń dotyczących jachtów rekreacyjnych.

W przypadku jednostek komercyjnych, jak najbardziej trzeba wprowadzić zaostrzenie przepisów, gdyż istnieje większe zagrożenie narażenia innych ludzi na niebezpieczeństwo. W przypadku jachtów rekreacyjnych, wszyscy zdają sobie sprawę, na zasadzie wzajemnego zaufania, że bezpieczeństwo musi być zapewnione. Państwo nie powinno wkraczać w tę sferę. Niepotrzebnie wychodzimy przed szereg, gdyż może wystąpić obawa, że zaostrzenie przepisów jest podyktowane biurokratyzacją, a nie chęcią zapewnienia bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Kto z państwa chce zabrać jeszcze głos? Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Lucjan Pietrzczyk (PO):

Czasami nie akceptuję postanowień dotyczących żeglarstwa rekreacyjnego lub turystycznego. Obawiam się o zbytnią troskę o obywatela uprawiającego żeglarstwo rekreacyjne. Wiąże to się z tym, że kraje o wysokiej kulturze morskiej nie mają powyższych trudności, natomiast wiele obostrzeń jest w stosunku do osób szkolących się.

Musimy zwrócić uwagę, iż nasi żeglarze zdobywają uprawnienia sygnowane przez Yacht Club królowej brytyjskiej, a uprawnienia robione w Polsce obowiązują i są respektowane na całym świecie. Nie zawsze nasze polskie uprawnienia mają taką rangę. Czasami się zastanawiam, czy brytyjskie uprawnienia, które zdobywa się trochę łatwiej, mają większą wagę, niż nasze. Chcę przypomnieć, że w 2007 r. kiedy zostały zmniejszone wymagania dla stopni polskich, wzrosła liczba ofiar śmiertelnych. Ale to był rok, kiedy na Mazurach miał miejsce biały szkwał.

Jeżeli państwo prezentują dane, chciałbym, żebyśmy mówili również o wzroście lub spadku liczby wypadków proporcjonalnie do ludzi, którzy uprawiają żeglarstwo, a liczba osób zajmująca się tym sportem wzrasta lawinowo. Rzeczywiście, coraz więcej Polaków wyjeżdża do Chorwacji. W długi weekend majowy głównie nasi rodacy są turystami w tym kraju. Czy może ktoś przedstawić, jak wzrosła liczba osób uprawiających żeglarstwo? Wtedy zrozumiemy, czy zachowana jest proporcja w stosunku do ofiar śmiertelnych. Rozumiem, że najważniejsze jest bezpieczeństwo. Jednak okazuje się, że dana osoba robi uprawnienia asygnowane przez Royal Yachting Association i są one respektowane na całym świecie. Są ważniejsze niż polskie, które bardzo ciężko zdobyć, zwłaszcza jeśli chodzi o uprawnienia radiowe. Kursy zagraniczne dotyczące uprawnień radiowych oparte są na praktyce, natomiast polskie na zdaniu egzaminu ze znajomości budowy tranzystora, radia,itp. Przecież nikt takiego radia, które jest modułem, nie potrafi rozebrać i naprawić, oprócz fachowców w tej dziedzinie.

Kierunek, którego powinniśmy się wystrzegać, to uszczęśliwianie ludzi na siłę. Ludzie odpowiadają za siebie. Po okresie rozkwitu związanego z transformacją, kiedy żeglarstwo przestało być stylem życia, a stało się wypoczynkiem, mnóstwo zupełnie niepoważnych osób rozpoczynało przygodę z tym sportem. Obecnie na szczęście wiele się zmieniło i powinniśmy brać to pod uwagę. Proszę państwa, jeżeli nic się nie zmieni, w naszych marinach będą stały jachty, ale pod obcą banderą. To nie jest żaden problem dla gospodarki, ale zastanawiam się, jaki jest tego sens.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Proszę o komentarz przedstawicieli Biura Legislacyjnego.

Legislator Jarosław Lichocki:

Szanowni państwo, w związku z tym, że przepisy art. 22a dotyczą instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego, to nie jest właściwe miejsce do wprowadzania regulacji i w naszej ocenie powinien się on znaleźć po art. 32 i 32a.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Pan poseł Kazimierz Smoliński, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Rzeczywiście, uważam, że powinna być korekta i między poprawkami nr 15 i nr 16 należy wprowadzić tę zmianę.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Czy pani minister zapoznała się z poprawką?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Nie mogę się zgodzić z tą poprawką. Zwróćmy uwagę na dwie rzeczy. Zacznijmy od kwestii przed chwilą poruszonej. Mówimy nie o wszystkich jachtach, tylko o niekonwencyjnych. Jeżeli przesuniemy zmianę na koniec, będzie ona dotyczyła wszystkich jednostek.

Wróćmy do meritum. Na dzień dzisiejszy sytuacja wygląda w ten sposób, że jachty, o których jest mowa w dyskutowanym artykule, muszą przechodzić inspekcje i posiadać

wydaną kartę bezpieczeństwa. Z kolei my idziemy w kierunku liberalizacji i poprzez projektowany artykuł pozwalamy, żeby armatorzy jachtów wybrali, czy chcą mieć inspekcję i wydaną kartę bezpieczeństwa, czy sami sporządzą instrukcję bezpieczeństwa i wpiszą do niej najważniejsze elementy. Jeżeli ktoś z państwa zna Kodeks ISM wie, że jest to najważniejsza konwencja z zakresu bezpieczeństwa życia na morzu, obowiązująca na całym świecie. Mówimy o systemie, który armator musi mieć w stosunku do swojego statku, żeby mógł bezpiecznie uprawiać żeglugę. I to jest podobna sprawa, przez nas omawiana. Pozwalamy armatorowi jachtu, żeby mógł wybrać. Nie chce przechodzić inspekcji danej karty bezpieczeństwa, nie musi. Ale wtedy sam, we własnym zakresie, zgodnie z elementami zawartymi w normie art. 22a, musi napisać swoją instrukcję bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Chcę dopytać jeszcze panią minister. Czy kwestionuje pani całą poprawkę, czy tylko miejsce, które wskazało Biuro Legislacyjne?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Kwestionuję całą poprawkę.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Pan poseł Kazimierz Smoliński, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Pani minister, jestem trochę zdziwiony, gdyż przed momentem mówiła pani, że w 2007 r. nastąpiła zbytnia liberalizacja przepisów i obecnie potrzebujemy lepiej je określić. Z kolei teraz mówi pani, iż dzisiaj przepisy są liberalizowane. Przepraszam, ale chyba źle zrozumiałem. Jeżeli można, proszę mnie wyprowadzić z błędu.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Nie powiedziałam, że nastąpiła zbytnia liberalizacja, ale jedynie liberalizacja. Jako państwo musimy dbać o wysoki poziom bezpieczeństwa na morzu, gdyż odpowiadamy za ludzi. Nie chodzi tylko o osoby dorosłe, ale również o dzieci. Jeżeli państwo chcą, mogę przytoczyć kilka wypadków, które ostatnio się zdarzyły, chociaż nie wiem, czy to jest konieczne.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nie jestem żeglarzem, ale rozumiem sytuację i chcę zapytać o jedną kwestię. Jeżeli dzisiaj wprowadzimy nowe przepisy, ludzie będą rejestrować jachty za granicą. Czy ostre przepisy, jakie możemy spotkać np. w Niemczech, mają obowiązywać teraz w Polsce? To jest istotna sprawa. Jak powiedział pan Włodzimierz Ring, może się tak stać, że jachty będą rejestrowane za granicą, a nasi rodacy salutowali na Westerplatte banderą niemiecką.

Wiceprezes SAJ Włodzimierz Ring:

Szanowni państwo, od 2004 r. uczestniczę we wszystkich pracach liberalizacyjnych i dzięki panu ministrowi Cezaremu Grabarczykowi uzyskaliśmy, to co uzyskaliśmy. W żadnym z krajów europejskich nie ma tak drastycznych przepisów, jak u nas. Dla przykładu powiem, że w Królestwie Szwecji jednostka, która nie przekracza 12 m długości i 4 m szerokości nie podlega żadnym ograniczeniom, potrzebom posiadania patentów do prowadzenia, żadnym przeglądom, inspekcjom i wszystkim instrukcjom bezpieczeństwa. Podobnie jest w Danii, Norwegii, Wielkiej Brytanii i Niemczech. Obecnym zapisem wychodzimy mocno przed szereg i, jak pan poseł powiedział, ograniczamy ludziom wolność.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Jeszcze raz odpowiem i proszę pana przewodniczącego o uzupełnienie. Na dzień dzisiejszy możemy ocenić, że obecnie obowiązujące przepisy, które przewidują inspekcje i konieczność posiadania karty bezpieczeństwa, nie doprowadziły do oflagowania obcymi banderami polskich jachtów. Gdybyśmy mieli z tym do czynienia, nie wprowadzalibyśmy podobnych norm. Od kilku lat jesteśmy w sytuacji, kiedy po inspekcji jest pozytywny

wynik i wydawana jest karta bezpieczeństwa. Nie wprowadzamy wielkiego obostrzenia, które doprowadzi do oflagowania jachtów obcymi banderami. Mamy instrukcję bezpieczeństwa wypełnianą przez armator, zgodnie z tym, do czego jest przeznaczony jego jacht. To jest bardzo proste.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Mam pytanie do pana przewodniczącego. Czy dzisiaj omawiane wypadki, niezależnie co było ich przyczyną, dotyczyły jachtów, którym wydano wcześniej karty bezpieczeństwa, czy nie?

Przewodniczący PKBWM Cezary Łuczywek:

Chcę przypomnieć państwu, że jachty o długości do 15 m nie podlegają w Polsce od dawna żadnym inspekcjom i nie chcemy tego zmienić. Art. 22a dotyczy jachtów dużych, które obecnie podlegają inspekcjom. Chcemy, aby armatorzy mogli wybierać. Jeżeli muszą podlegać inspekcjom, proponujemy im, żeby sami napisali instrukcję bezpieczeństwa, a dyrektor urzędu bezpieczeństwa, po jej zatwierdzeniu, zwalnia danego armatora z inspekcji. Działamy absolutnie liberalnie.

Odnośnie do pytania dotyczącego wypadkowości jachtów, nie ma znaczenia, czy miały kartę bezpieczeństwa, czy nie. To nie ma związku bezpośredniego. Natomiast liczba wypadków jest różna i w tym roku mieliśmy już jeden śmiertelny, a w ubiegłym roku było ich cztery. To są dane zebrane w naszej Komisji, która działa dopiero od dwóch lat. Nie wiem jak wyglądała sytuacja w poprzednich latach, gdyż nie posiadamy statystyk.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Proszę państwa, dzisiejsze posiedzenie Komisji zaczyna zamieniać się w dyskusję. Podkomisja kilkakrotnie miała swoje posiedzenia, na których można było debatować i wymieniać swoje poglądy.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, przepraszam, ale strona społeczna była obecna tylko na jednym posiedzeniu, w innych nie mogła uczestniczyć, ponieważ odbywały się nadzwyczajne posiedzenia i goście nie byli zapraszani. Z tego względu dyskusja została przeniesiona na posiedzenie Komisji, gdyż podkomisja pracowała praktycznie bez strony społecznej.

Wiceprezes SAJ Włodzimierz Ring:

Szanowni państwo, pani minister ma rację odnośnie do daleko posuniętej liberalizacji, ale proszę wziąć pod uwagę, że obecne przepisy stanowią, iż przeglądów nie dotyczą jednostki rekreacyjne długości do 15 m. Nie wynika to z obecnych zapisów. Żeby pozostać w zgodzie z przedmówcami, prosiłbym pana posła Kazimierza Smolińskiego o zaproponowanie poprawki i dopisanie, że: „przepisów niniejszego oddziału nie stosuje się dla jachtów rekreacyjnych poniżej 15 m”.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Mam pytanie do pani minister. Czy możemy przyjąć rozwiązanie, że liberalizacja dotyczy mniejszych jednostek pływających, a przy większych moglibyśmy pozostawić inne zapisy?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Proponuję pozostać przy sformułowaniu, które proponujemy. Ono jest porządkujące. Chciałabym się odwołać do zdrowego rozsądku. Znajduję się w dogodnej sytuacji, iż na moje żądanie jestem informowana, co dzieje się na morzu w każdej minucie, 24 godziny na dobę. Ostatnio mieliśmy jeden po drugim wypadek. W pierwszej sytuacji na dno poszedł jacht „Down North”, nie pływał on pod polską banderą, ale dla mnie to nie ma znaczenia, gdy na pokładzie znajdują się Polacy. Słyszeliśmy niedawno o wypadku jachtu, który zaczął tonąć na Bałtyku w czasie tzw. Onko-Rejsu. Nie ma znaczenia, czy to jest polska, czy zagraniczna jednostka. Rozmawiamy obecnie o idei przepisów.

Cieszę się, że przytaczane są przykłady państw, w których kultura morska jest na bardzo wysokim poziomie, a tzw. morskości uczy się dzieci prawie od kołyski. W naszym kraju niestety tak nie jest. Być może kultura morska u nas się rozwinie. Na dzień dzisiejszy ludziom trzeba tłumaczyć, jak się mają zachowywać na morzu, jak bardzo jest

ono niebezpieczne. W naszym kraju obyczajowość nie wyprzedza prawa, a powinna być ona zawsze pierwsza.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Przystąpimy do głosowania tej poprawki, ale to nie oznacza, że kończy się debata. Mam propozycję, jeżeli poprawka nie uzyska akceptacji większości, wtedy panowie posłowie Kazimierz Smoliński i Marek Pietrzycki spotkają się z panią minister oraz naszymi legislatorami i w czasie drugiego czytania wypracują konsensus dotyczący zagadnienia, o którym dyskutujemy. Ważne jest, żeby nasi żeglarze nie rejestrowali się w innych krajach, jeżeli istnieje możliwość uregulowania przepisów w naszym systemie prawnym. Bardzo proszę o głos przedstawicieli Biura Legislacyjnego.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, mamy jedną wątpliwość. Czy, zgodnie z treścią i wykładnią gramatyczną poprawki, należałoby do jachtów rekreacyjnych do długości 15 m nie stosować przepisów oddziału pierwszego pt. „Inspekcja państwa bandery", czy wyłącznie przepisów art. 22 mówiącego o instrukcji bezpieczeństwa? Od poprawki zależy jej umiejscowienie. Jeżeli mówimy wyłącznie o instrukcji bezpieczeństwa, to będzie art. 22 i inaczej sformułowana poprawka. Jeżeli cały oddział i przepisy dotyczące „Inspekcji państwa bandery", może być umiejscowiona na końcu w art. 32a.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Czy pan poseł Krzysztof Smoliński wycofałby tę poprawkę i zgodził się na rozwiązanie, o którym mówiłem, aby wspólnie z posłem Markiem Pietrzykiem omówić tę kwestię z Biurem Legislacyjnym oraz panią minister przed drugim czytaniem?

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym jednak przegłosować poprawkę w zakresie art. 22a. Jeżeli chodzi o kwestię instrukcji bezpieczeństwa jachtów o długości do 15 m, myślę, że to jest najdalej idące ustępstwo wobec ministerstwa. Wówczas nie stosowalibyśmy przepisów do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 metrów.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Rozumiem, że poprawkę, którą pan zgłosił poddajemy po głosowanie. Czy przedstawiciele Biura Legislacyjnego mogliby jeszcze raz ją przeczytać?

Legislator Jarosław Lichocki:

Poprawka polegałaby na dodaniu ust. 5 w art. 22a w brzmieniu: „przepisów ust. 1-4 nie stosuje się do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m".

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? (9) Kto jest przeciwny? (5) Czy ktoś wstrzymał się od głosu? (2). Stwierdzam, że poprawka uzyskała akceptację Komisji.

Przystępujemy do zaopiniowania powyższej poprawki. Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu poprawki nr 12 z przyjętą zmianą zaproponowaną przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 13 w art. 23? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 14 w art. 26? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 15 w art. 28? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 16 w art. 36, po ust. 1 dodaje się ust. 1a? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 17, po art. 41 dodaje się art. 41a? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 18 w art. 43 ust. 9? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 19 w art. 60? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 20, po art. 61 dodaje się art. 61a? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 21, w art. 62 ust. 1 i 2? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 22, w art. 64? Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Zgłaszamy propozycję zmiany ust. 2 i 3 odnośnie do kwestii posiadanych uprawnień i kwalifikacji, które nie są naszym zdaniem wymagane przez Konwencję STCW w obecnej formie. Czy można prosić o doprecyzowanie zmiany przez przedstawiciela Szkoły Morskiej?

Zastępca dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni Krzysztof Michtal:

Szanowni państwo, w ust. 2 mamy akapit mówiący o certyfikacie uznania, o którym jest mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający uznanie wymaganych efektów kształcenia. Proponuję dodać „wymaganych Konwencją STCW efektów kształcenia", gdyż de facto nie mamy dookreślenia jakiego rodzaju są to efekty kształcenia.

W ust. 4 proponujemy zapis: „egzamin dyplomowy uznaje się za równoznaczny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym". Chodzi o egzamin prowadzony na uczelniach, czyli jako równoznaczny. Punkt pierwszy nie podlega dyskusji. Proponuję dodać pkt 2: „student w całości ukończył proces szkolenia teoretycznego i praktycznego, a po nim zdał egzamin praktyczny". Obecnie egzamin praktyczny jest zdawany przed rozpoczęciem praktyki morskiej. Uważam, że jest to niestosowne, żeby student został wyuczony teorii, przeegzaminowany teoretycznie i praktycznie, a dopiero potem rozpoczynał praktykę morską.

Punkt 4 określa: „przewodniczącemu Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej przekazano dokumenty informujące o przebiegu egzaminu dyplomowego", a nie o samym egzaminie.

Mamy jeszcze ust. 9: „W przypadku ubiegania się o dyplom lub świadectwo przez osobę, o której mowa w ust. 6 albo 8 weryfikacji posiadania i autentyczności dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dokonuje morska jednostka edukacyjna, w której osoba ta odbywa szkolenie". Chodzi o osobę spoza naszego kraju. Nie posiadamy możliwości sprawdzenia wiarygodność dokumentów nam przedstawionych, zwłaszcza zza granicy. To jest obowiązek dyrektora urzędu morskiego.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Pani minister, proszę o przedstawienie swojego stanowiska.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Panie przewodniczący, przede wszystkim chcę zwrócić uwagę, że mamy do czynienia z bardzo ważną regulacją prawną, która dotyczy systemu, a ingerencja w system musi być robiona rozważnie. Dlatego twierdzę, że propozycja zastąpienia art. 64 ust. 3 projektu ustawy zakładanych efektów kształcenia, wyrażeniem wymaganym w Konwencji STCW jest bezzasadna z dwóch powodów. Konwencja STCW zawiera standardy kompetencji. Są one rozumiane jako poziom biegłości jaki należy osiągnąć, aby odpowiednio wykonywać funkcje na statku, zgodnie z kryteriami uzgodnionymi na gruncie międzynarodowym i treścią Konwencji STCW, a także wprowadzenie przewidywanych wymogów lub poziomu wiedzy, zrozumienia oraz wykazywania umiejętności. To są kwestie wymagane od kandydatów starających się o odnowienie dyplomów na mocy postanowień i Konwencji STCW. Tutaj nie mówimy o efektach kształcenia. Chcę, żeby to zostało wyraźnie odnotowane. Ważne są umiejętności wyszczególnione w standardach kompetencji, które są pogrupowane według siedmiu funkcji. Jest im podporządkowane kilkadziesiąt przedmiotów. To jest cały system konwencyjny, który został dopracowany

w ostatnich kilku miesiącach, w czterech rozporządzeniach programowych, a niektóre załączniki mają prawie 200 stron.

Druga kwestia i argument przemawiający za bezsensownością zaproponowanej poprawki jest następująca: wskazanie w projekcie ustawy zakładanych efektów kształcenia ma odniesienie do rozporządzeń w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy oraz w rybołówstwie morskim, w kilkudziesięciu przedmiotach, we wszystkich programach szkoleń i efektów nauczania ujętych w dwie grupy: wiedzy i umiejętności. W skrócie zaprezentowałam działanie tego systemu. Trudno mnie się zgodzić z tym, co zostało zaproponowane w zmianach.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Odnośnie do kwestii uzyskania wymaganych w Konwencji STCW efektów szkolenia, mógłbym się zgodzić, ale w sprawie egzaminów, już nie. Musi być zapis: „egzamin dyplomowy uznaje się równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, jeżeli: student w całości ukończył proces szkolenia teoretycznego i praktycznego". Ważne jest, żeby jedno i drugie szkolenie zostało zakończone, a nie, najpierw kończymy szkolenie, a brakuje nam praktycznych umiejętności. Czy pani minister może się do tego odnieść?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Mogę się odnieść, ponieważ zajmuję się tą kwestią bardzo dokładnie od kilkunastu miesięcy, chcąc doprowadzić, żeby nasz system szkolenia edukacji morskiej był na jak najwyższym poziomie, ponieważ to jest filar morskiej Polski, z czego wszyscy zadajemy sobie sprawę. Chętnie odpowiem na to pytanie. Dodanie w ust. 4 pkt 2 „student w całości ukończył proces szkolenie teoretycznego i praktycznego, a po nim zdał egzamin praktyczny" jest po prostu nieuzasadnione w przyjętym w Polsce modelu kształcenia kadr morskich.

Musimy przede wszystkim zwrócić uwagę, że nie limituje się w żaden sposób dostępu do uzyskiwania dyplomu lub dokumentów potwierdzających kwalifikacje z Konwencji STCW. Liczba osób corocznie kończących szkolenia, uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przekracza zapotrzebowanie polskich armatorów. To jest istotne i wyjaśnia tę kwestię. Powiem, co jeszcze jest istotne. Ze względu na zróżnicowane wymagania dotyczące poziomu wykształcenia do uzyskiwania różnych kwalifikacji morskich, nie jest wymagane ukończenie szkolenia dla uzyskania dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych. Prowadzone jest ono zarówno przez uczelnie, zwane morskimi jednostkami edukacyjnymi typu A, jak i inne uznane morskie jednostki edukacyjne. Mam na myśli grupę typu B, czyli Akademia Marynarki Wojennej. Istnieje jeszcze typ C, np. szkoły ponadgimnazjalne, oraz typ D, czyli placówki kształcenia praktycznego, dokształcania i doskonalenia zawodowego umożliwiające uzyskanie i uzupełnianie wiedzy, umiejętności oraz kwalifikacji zawodowych. Wszystkie cztery kategorie są nadzorowane przez Polską Administrację Morską, dokładnie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w zakresie Konwencji STCW.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Słyszę, że poprawka zgłoszona przez pana posła Kazimierza Smolińskiego została jednak wycofana.

Przystępujemy zatem do rozpatrzenia zmiany. Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 22 w art. 64? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 23, w art. 68 dodaje się pkt 3 i 4? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 24, po art. 68 dodaje się art. 68a? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 25 art. 69? Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, proponujemy zmianę brzmienia art. 69. Jego treść została przekazana. Uzasadnienie jest takie, że dokumentami podstawowymi na jachty komercyjne

są: dyplom lub świadectwo oraz świadectwa przeszkoleń dla żeglarzy zawodowych, czyli załóg jachtów komercyjnych. Za równoważne można uznać dyplomy lub świadectwa przewidziane dla załóg statków handlowych. Świadectwa rekreacyjno-sportowe określone w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, mogą być uznane do zajmowania tylko niektórych stanowisk lub stanowić podstawę do uzyskania dyplomów lub świadectw, uprawniających do uzyskania niektórych świadectw lub dyplomów po odbyciu szkolenia uzupełniającego. W przeciwnym przypadku polskie dyplomy i świadectwa żeglarzy zawodowych nie będą uznawane na świecie. Jachty o długości 24 m i więcej powinny być prowadzone przez załogę profesjonalną z racji zagrożenia, jakie stanowią dla bezpieczeństwa żeglugi.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Myślę, że mamy tutaj do czynienia z ważną sprawą i trzeba ją wyjaśnić. Mamy wypracowane w tej kwestii stanowisko, które dotyczy jachtów komercyjnych oraz kwalifikacji, pozwalających na zajmowanie stanowisk na jachtach komercyjnych i rekreacyjnych. Wypracowane stanowisko zostało ustalone w bardzo szerokim gronie, ze stowarzyszeniami jachtowymi, armatorami, związkami żeglarskimi i podmiotami prowadzącymi szkolenia w trakcie uchwalania ustawy o bezpieczeństwie morskim, która obowiązuje w obecnej wersji. Ma to odniesienie do obowiązującego stanu prawnego.

Proponowane zmiany nie obejmują zakresu definicji komercyjnych i rekreacyjnych jachtów morskich lub ich obowiązywania. Prezentowane stanowisko jest wyrazem jednego podmiotu, a całe środowisko wyraża absolutnie inne zdanie. Zaproponowana zmiana ingeruje nie tylko w regulacje zawarte w ustawie o bezpieczeństwie morskim, ale w bardzo ważną dla nas ustawę, regulującą kwestię żeglugi śródlądowej, w której są określone kwalifikacje do prowadzenia jachtów rekreacyjnych. Patenty wydawane na podstawie przepisów, nie wskazują na ograniczenia w uprawianiu żeglarstwa w zakresie długości jachtów. Zmiana definicji dla jachtów komercyjnych, że jest to każdy jacht powyżej 24 m, będzie dotyczyła ogromnej liczby żeglarzy uprawiających turystykę na jachtach rekreacyjnych o długości powyżej 24 m. Stąd stanowisko jednego podmiotu nie jest tutaj uzasadnione. Środowisko żeglarskie na pewno nie jest przygotowane na takie zmiany, a intencją rządu nie jest przede wszystkim takie podejście do żeglarstwa rekreacyjnego.

Zastępca dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni Krzysztof Michtal:

Pani minister, kwestia ilościowa w ogóle nie powinna mieć miejsca. Mówiła pani o zdrowym rozsądku i bezpieczeństwie ludzi. Znaczna liczba osób nie zabrała głosu na ten temat, gdyż jest im ta kwestia obojętna. Na dzień dzisiejszy jest to punkt, który w poprzedniej ustawie był punktem martwym. Państwo nie wydali jeszcze rozporządzenia. O czym to świadczy?

Proszę państwa, nasza szkoła prowadzi szkolenia na licencji amerykańskiej. Jest to grono ludzi bardzo wysoko opłacanych. Zależy nam na tym, żeby ludzie mogli pracować w oparciu o polskie dyplomy, odbywali w Polsce szkolenia i aby nasza administracja na tym zarabiała. Jeżeli dyplomy będą niskiej wartości, żadne państwo nie ma w obowiązku ich uznawania. Od armatora zależy, czy uzna on dany dyplom. To o czym pani mówi jest dążeniem do ośmieszania dyplomów. Najważniejsze jest świadectwo żeglarza profesjonalnego, zawodowego, a później można brać pod uwagę dyplomy sportowe. Jacht długości 24 m to bardzo duża jednostka mogąca stworzyć znaczne zagrożenie. Teraz mówimy o jachtach komercyjnych. Ludzie przychodzą i płacą za kwalifikacje załogi. Proponuję, aby najważniejszy był dyplom profesjonalny, ewentualnie dyplom z marynarki handlowej.

W następnym pkt 26 proponuję, jak jest przyjęte na całym świecie, żeby dyplomy sportowe uznać za wystarczające do zajmowania niektórych stanowisk na jachtach komercyjnych, co pani powinna ująć w rozporządzeniu. Mówimy o jachtach rekreacyjnych, dzięki którym zarabia się pieniądze. Dyplomy sportowe powinny być wystarczające do zajmowania niektórych stanowisk i umożliwiać kształcenie innych ludzi. Przykładowo w Wielkiej Brytanii dyplomy sportowe upoważniają do zajmowania stanowisk na małych jachtach.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Nie zgadzam się z pana stanowiskiem. Obowiązkiem rządu jest przede wszystkim dbać o interesy i bezpieczeństwo ogółu naszego społeczeństwa.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego do zmiany nr 25 w art. 69? (4) Kto jest przeciwny? (12) Kto wstrzymał się od głosu? (0). Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości głosów.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zapisu zawartego w sprawozdaniu podkomisji do zmiany nr 25? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 26 w art. 70? Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

To jest kontynuacja poprzedniej zmiany odnośnie do posiadanej kwalifikacji i zajmowania niektórych stanowisk na jachtach komercyjnych. Pan dyrektor ze Szkoły Morskiej w Gdyni już to przedstawiał. Podtrzymuję tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Czy pani minister chce zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Jeżeli poprzednia poprawka została przegłosowana, trudno mnie jest uznać, że obecna może być przyjęta. Nie zgadzam się.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego w zawartym przedłożeniu? (4) Kto jest przeciwny? (11) Czy ktoś wstrzymał się od głosu? (0). Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała akceptacji większości.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 26? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 27 w art. 71? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Zmiana nr 27 dotyczy kwestii możliwości uznawania praktyk przez dyrektorów urzędów morskich w uzasadnionych przypadkach, także do uzyskania dyplomów kapitana żeglugi wielkiej i starszego mechanika, chociaż to nie świadczy o mniejszym doświadczeniu zawodowym tych osób. Pozostawmy dyrektorowi urzędu morskiego te uprawnienia, gdyż zmiany w żegludze są szybsze, niż zmiany w prawodawstwie.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Czy pani minister odniesie się do powyższej poprawki?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Trudno nie zgodzić się z tym stanowiskiem. Potwierdzam, że nietypowa praktyka jest konsekwencją zmian na rynku żeglugowym, ale z całą poprawką zgodzić się nie mogę.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? (4) Kto jest przeciwny? (10) Kto wstrzymał się od głosu? (2). Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości w Komisji.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 27? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu nr 28 w art. 74? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Propozycja poprawki jest następująca: „Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowe warunki przeprowadzania egzaminów prak-

tycznych w morskich jednostkach edukacyjnych, zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich".

Uważamy, że wymagania Konwencji STCW stanowią standard minimalny i nie ma powodów, aby je podwyższać w Polsce, jeżeli Konwencja tego nie wymaga.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

W obecnie obowiązującej ustawie o bezpieczeństwie morskim, przynajmniej w dwóch miejscach została wpisana podobna norma i to nie jest żadna zmiana. Nie zgadzamy się z proponowaną poprawką.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? (4) Kto jest przeciwny? (12) Czy ktoś wstrzymał się od głosu? (0). Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 28 w art. 74? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 29 w art. 75? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Zmiana dotyczy art. 75, który proponujemy zmienić, aby dyrektor urzędu morskiego uznawał i sprawował nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi, zgodnie z przepisami lub Konwencją STCW. Uważamy, że nadzorem mogą zajmować się dyrektorzy i wyspecjalizowane jednostki, podobnie jak w innych resortach, a nie minister.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Pani minister, proszę o komentarz.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Testowaliśmy już system, w którym dyrektorzy przeprowadzali nadzór, a obecnie sprawdzamy jak kontroluje to minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Na podstawie praktyki i doświadczeń wiemy, że nadzór prowadzony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jest efektywniejszy i bardziej skuteczny, w przeciwieństwie do nadzoru, który odbywał się poprzednio. W związku z tym nie widzimy zasadności wprowadzenia tej poprawki.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? (4) Kto jest przeciw? (13) Kto wstrzymał się od głosu? (0). Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała akceptacji Komisji.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 29 w art. 75? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 30 w art. 76? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Uznajemy, że w art. 76 istnieje konieczność określenia warunków wpisu na listę oraz, iż wymagania Konwencji STCW stanowią standard minimalny, który powinien być zachowany. Naszym zdaniem nie powinniśmy podwyższać wymogów określonych w Konwencji STCW.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Panie przewodniczący, warunki wpisu na listę są określone w ustawie art. 76 ust. 2 i nie ma potrzeby zmian. Poprawka jest bezzasadna.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Kazimierza Smolińskiego? (3) Kto jest przeciwny(13) Kto wstrzymał się od głosu? (1). Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości w Komisji.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 30 w art. 76? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 31w art. 77? Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Podstawowym problemem, jaki pojawił się w trakcie prac podkomisji, była kwestia dostępności i jawności pytań egzaminacyjnych. Poprawka jest przygotowana przeze mnie. Natomiast podobną poprawkę dotyczącą pytań egzaminacyjnych, które stanowią informację publiczną, przygotowało Biuro Legislacyjne. Nie powinno być problemu ze zbieżnością poprawek.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Poprawka Biura Legislacyjnego jest przedstawiona w dwóch wariantach. Którą wersję pan poseł preferuje?

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Moim zdaniem wariant pierwszy jest lepszy, dotyczący banku pytań egzaminacyjnych.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Jeżeli obie są równoważnie rekomendowane przez Biuro Legislacyjne, a wybrana zyskuje poparcie pana posła Kazimierza Smolińskiego, ja również przychylałbym się do niej.

Legislator Jarosław Lichocki:

To jest decyzja merytoryczna, albo oba elementy, albo pytania uznajemy za informację publiczną.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

W porządku, tylko co według pana mecenasa oznacza bank bez pytań? Jakiego rodzaju informacja zawiera się w tym pojęciu?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tutaj nie mówimy o banku bez pytań, tylko, co stanowi informację publiczną. Albo pytania stanowią informację publiczną, albo jedno i drugie.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dla mnie bank pytań to inaczej ich zbiór. To jest jasne. Może tego nie rozumiem, ale proszę mnie wyjaśnić. Czy przypadkiem nie jest to masło maślane?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Według mnie druga wersja jest bardziej prawidłowa, czyli: „pytania egzaminacyjne stanowią informację". Bank jest czymś systemowym, więc w jaki sposób można upublicznić systemowość banku? To jest logicznie błędne, więc proponuję drugą wersję.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Rozumiem, że pytania są elementem banku. Jeżeli udostępnimy cały bank, nie mamy możliwości udostępniania pojedynczych pytań, a w poprawce jest wyszczególnione, że możemy udostępniać pojedyncze pytania, a nie cały bank. Uważam, że obydwa elementy są korzystne.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Przystępujemy do głosowania. Została zgłoszona poprawka w dwóch wariantach. Wnioskodawcy proponują przyjęcie poprawki, która brzmi: „Pytania egzaminacyjne stanowią informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej".

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem powyższej poprawki? (11) Kto jest przeciwny? (0) Czy ktoś wstrzymał się od głosu? (1). Stwierdzam, że poprawka została przyjęta w wariancie drugim.

Czy są jeszcze uwagi do zmiany nr 31 w art. 77 z przyjętą poprawką? Nie słyszę. Uznaję, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 32 w art. 78? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 33, w art. 82 dodaje się ust. 3? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 34, w art. 86 po ust. 3 dodaje się ust. 3a-3c? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 35 w art. 87 ust. 5? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 36, w art. 88 ust. 1 pkt 1? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 37 w art. 100? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 38 w art. 107? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 39 w art. 107a? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 40 w art. 107b? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 41 w art. 110? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 42 w art. 114? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 43 w art. 121? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 44, w art. 127 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 3a? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 45 w art. 130? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 46, po art. 130 dodaje się art. 130a? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu zmiany nr 47? Nie słyszę. Stwierdzam, że została ona przyjęta.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 2? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 3? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 4? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 5? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 6? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 7? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 8? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 9? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 10? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu art. 11? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Czy jest ktoś przeciwny przyjęciu załącznika? Nie słyszę. Stwierdzam, że został on przyjęty.

Przystępujemy do głosowania nad całością ustawy. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem całości ustawy wraz z poprawkami? (11) Kto jest przeciwny? (0) Kto wstrzymał się od głosu? (4). Stwierdzam, że ustawa została przyjęta.

Proponuję, aby posłem sprawozdawcą został pan Arkadiusz Litwiński. Nie słyszę sprzeciwu, zatem stwierdzam, że pan poseł Arkadiusz Litwiński został sprawozdawcą Komisji.

Dziękuję, zamykam posiedzenie Komisji.